

(19)日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報 (A)

(11)特許出願公開番号

特開平11-129915

(43)公開日 平成11年(1999)5月18日

(51)Int.Cl.^{*}

識別記号

F I

B 6 2 D 1/19
1/18

B 6 2 D 1/19
1/18

審査請求 未請求 請求項の数2 F D (全 5 頁)

(21)出願番号 特願平9-311593

(22)出願日 平成9年(1997)10月29日

(71)出願人 000005463

日野自動車工業株式会社
東京都日野市日野台3丁目1番地1

(72)発明者 星 貴洋

東京都日野市日野台3丁目1番地1 日野
自動車工業株式会社内

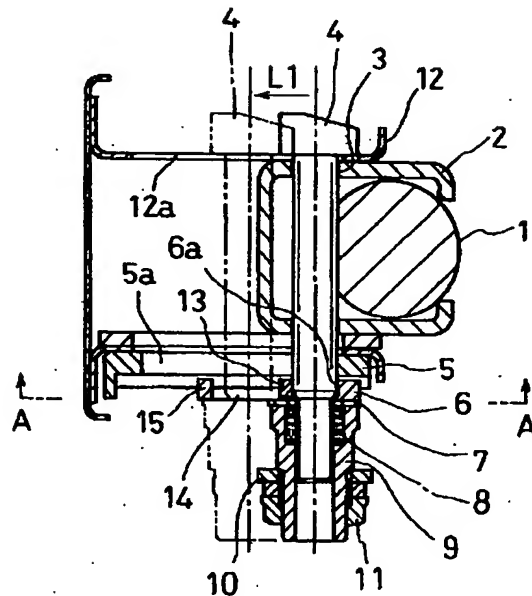
(74)復代理人 弁理士 齋藤 義雄

(54)【発明の名称】 ステアリング保持構造

(57)【要約】

【課題】従来一般のステアリング保持構造を改変することなく衝突時にステアリングホイールと運転者との空間を拡大するようにした。

【解決手段】ペダルブラケット12にロックボルト4を貫通して前後及び上下方向に移動可能に装着しコラムシャフト1を保持したコラムブラケット2と、ロックボルト4を前後方向に移動可能に貫通しペダルブラケット12に対接した第1アジャストプレート5と、ロックボルト4を貫通して第1アジャストプレート5に対し前後方向にスライド可能に当接した第2アジャストプレート6と、ロックボルト4に螺合しコラムブラケット2をペダルブラケット12に締結ロックするアジャストナット8とを備えたステアリング保持構造において、第2アジャストプレート6のロックボルト貫通穴6aにコラムシャフト1に対し前方への一定の衝撃荷重が加わった時に破断するシア部13を設けた。



【特許請求の範囲】

【請求項1】 ベダルブラケットにロックボルトを貫通して前後及び上下方向に移動可能に装着しコラムシャフトを保持したコラムブラケットと、前記ロックボルトを前後方向に移動可能に貫通し前記ベダルブラケットに対接した第1アジャストプレートと、前記ロックボルトを貫通して前記第1アジャストプレートに対し前後方向にスライド可能に当接した第2アジャストプレートと、前記ロックボルトに螺合し前記コラムブラケットを前記ベダルブラケットに締結ロックするアジャストナットと、このアジャストナットに嵌着したレバーを備え、前記コラムシャフトを前記コラムブラケットを介して前後及び上下方向に調整可能なステアリング保持構造において、前記第2アジャストプレートのロックボルト貫通穴にコラムシャフトに対し前方への一定の衝撃荷重が加わった時に破断するシア部を設けたことを特徴とするステアリング保持構造。

【請求項2】 前記第2アジャストプレートには前記シア部の前方に空間部を延在し、この空間部の延在端にフレームを設けたことを特徴とする請求項1に記載のステアリング保持構造。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】本発明は、衝突時にステアリングホイールと運転者との空間を拡大するようにしたステアリング保持構造に関するものである。

【0002】

【従来の技術】従来一般のステアリング保持構造は図6及び図7で示すように、前後方向の長穴12aを有するベダルブラケット12に上下方向の長穴3を有しコラムシャフト1を保持したコラムブラケット2を前記長穴12a、3にロックボルト4を貫通して前後及び上下方向に移動可能に装着し、図8にも示すように、前記ロックボルト4を前後方向に移動可能に貫通する長穴5aと凹凸5bとを有し前記ベダルブラケット2に対接した第1アジャストプレート5と、図9にも示すように、前記ロックボルト4を貫通する穴6aと凹凸6bを有し前記第1アジャストプレート5に対し前後方向にスライド可能に当接した第2アジャストプレート6と、前記ロックボルト4の嵌装されたストッパ7と、前記ロックボルト4にスプリング8を介して螺合したアジャストナット9と、このアジャストナット9に嵌合してナット11により締結したレバー10とから構成されている。

【0003】上記従来のステアリング保持構造は、レバー10の操作によってアジャストナット9によりロックボルト4を締め弛めし、ロックボルト4を弛めた状態でコラムブラケット2は長穴3によって上下方向に移動調整可能とし、かつ第1アジャストプレート5の長穴5a

によって前後方向に移動調整可能とし、これによりコラムブラケット2に保持されているコラムシャフト1を前後及び上下方向に調整することができる。

【0004】前記ロックボルト4を締め付けると、第2アジャストプレート6が第1アジャストプレート5に締め付けられ凹凸5b、6bで第1アジャストプレート5に対する第2アジャストプレート6のスライドを規制し、かつベダルブラケット12をコラムブラケット2に圧接してコラムブラケット2の動きを規制し、前後及び上下方向に調整した位置でコラムシャフト1をロックする。

【0005】

【発明が解決しようとする課題】車両の衝突時にステアリングホイールと運転者との空間を拡大することが安全面において必要なことであるが、上記従来一般のステアリング保持構造ではその目的を達成することは難しい。車両の衝突時にステアリングホイールと運転者との空間を拡大するようにした技術が例えば特開平4-110672号や特開平8-142876号で提供されているが、そのために新規な付加構造を要しており、部品点数の増大等によるコストアップになっている。また、ステアリング支持剛性が低下し、ステアリングの振動等が生じることがある。

【0006】本発明の目的は、従来一般のステアリング保持構造を改変することなく衝突時にステアリングホイールと運転者との空間を拡大するようにしたことである。

【0007】

【課題を解決するための手段】上記の目的を達成するための本発明の構成は、ベダルブラケットにロックボルトを貫通して前後及び上下方向に移動可能に装着しコラムシャフトを保持したコラムブラケットと、前記ロックボルトを前後方向に移動可能に貫通し前記ベダルブラケットに対接した第1アジャストプレートと、前記ロックボルトを貫通して前記第1アジャストプレートに対し前後方向にスライド可能に当接した第2アジャストプレートと、前記ロックボルトに螺合し前記コラムブラケットを前記ベダルブラケットに締結ロックするアジャストナットと、このアジャストナットに嵌着したレバーを備え、前記コラムシャフトを前記コラムブラケットを介して前後及び上下方向に調整可能なステアリング保持構造において、前記第2アジャストプレートのロックボルト貫通穴にコラムシャフトに対し前方への一定の衝撃荷重が加わった時に破断するシア部を設けたことを特徴とするものである。

【0008】また、上記の構成において、前記第2アジャストプレートには前記シア部の前方に空間部を延在し、この空間部の延在端にフレームを設けたことを特徴とするものである。

【0009】

【発明の実施の形態】以下本発明の実施の形態例を図面に基づいて説明する。図1乃至図3において、前後方向の長穴12aを有するベダルブラケット12に上下方向の長穴3を有しコラムシャフト1を保持したコラムブラケット2を前記長穴12a、3にロックボルト4を貫通して前後及び上下方向に移動可能に装着し、前記ロックボルト4を前後方向に移動可能に貫通する長穴5aと凹凸5bとを有し前記ベダルブラケット2に対接した第1アジャストプレート5と、前記ロックボルト4を貫通する穴6aと凹凸6bを有し前記第1アジャストプレート5に対し前後方向にスライド可能に当接した第2アジャストプレート6と、前記ロックボルト4の嵌装されたストッパ7と、前記ロックボルト4にスプリング8を介して螺合したアジャストナット9と、このアジャストナット9に嵌合してナット11により締結したレバー10とから構成されている。ここまでの構成は従来一般のステアリング保持構造である。

【0010】そこで本発明は上記従来一般のステアリング保持構造において、前記第2アジャストプレート6のロックボルト貫通穴6aにコラムシャフト1に対し前方への一定の衝撃荷重が加わった時に破断するシア部13を設けたものである。

【0011】このシア部13の破断力はシア部13の断面積で適宜設定される。尚、第1アジャストプレート5及び第2アジャストプレート6は延性の少ない材料であり、例えば、焼結合金や鋳鉄が適当である。従って、シア部13は延性破壊ではなく脆性破壊によって破断する。

【0012】さらに本発明の他の実施形態は、前記第2アジャストプレート6には前記シア部13の前方に空間部14を延在し、この空間部14の延在端にフレーム15を設けたことである。

【0013】本発明は上記の通りの構造であるから、図2及び図3で示すように、コラムシャフト1を後方に位置決めしている状態で衝突等によりコラムシャフト1に対し前方への一定の衝撃荷重が加わった時には第2アジャストプレート6のシア部13に作動荷重が作用してシア部13が破断する。

【0014】この作動荷重はシア部13の破断力とロックボルト4、ストッパ7及びコラムブラケット2の摩擦力の和となる。従って、作動荷重はシア部13の断面積を変更することで容易にチューニングが可能である。

【0015】前記シア部13の破断によってロックボルト4はコラムブラケット2とともに前方に移動し、これによりコラムシャフト1が前方移動するため、ステアリングホイールと運転者との空間を拡大する。

【0016】尚、シア部13の前方に空間部14を延在し、この空間部14の延在端にフレーム15を設け場合、シア部13が破断してロックボルト4が前方に移動したときに破断したシア部13がフレーム15に当接

し、作動後もコラムブラケット2が固定された状態になるため、ハンドル操作を可能とする。

【0017】図4及び図5はコラムシャフト1を前後方向に中央部に位置決めしている状態であり、この場合でも衝突等によりコラムシャフト1に対し前方への一定の衝撃荷重が加わった時には前記と同様の作用が得られるが、コラムシャフト1を前後方向に中央部に位置決めしている分だけステアリングホイールと運転者との空間がより大きく拡大される。

【0018】

【発明の効果】以上述べたように本発明によると、従来一般のステアリング保持構造の基本構造を改変することなく衝突等によりコラムシャフト1に対し前方への一定の衝撃荷重が加わった時にはステアリングホイールと運転者との空間を拡大するようにしたため、従来と同様なステアリングコラムの支持剛性を保持し、ステアリングの振動等が生じることがなく、また、作動荷重のチューニングも容易であり、作動後もハンドル操作が問題なく行える利点を有している。

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明の斜視図

【図2】本発明の要部断面平面図

【図3】図2のA-A線断面図

【図4】本発明の要部断面平面図

【図5】図4のB-B線断面図

【図6】従来一般の部材のステアリング保持構造の分解斜視図

【図7】従来の要部断面平面図

【図8】図7のB-B線断面図

【図9】従来の第2アジャストプレートの内側面図

【符号の説明】

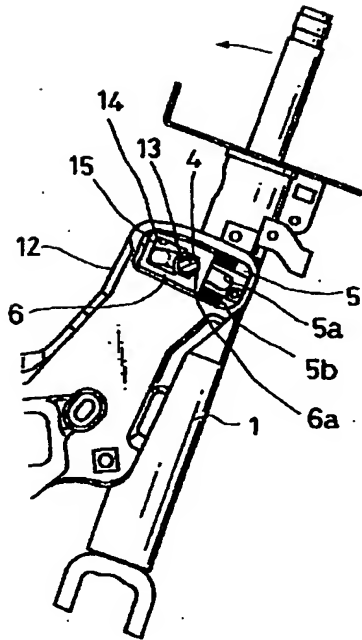
- | | |
|-----|-------------|
| 1 | コラムシャフト |
| 2 | コラムブラケット |
| 3 | 長穴 |
| 4 | ロックボルト |
| 5 | 第1アジャストプレート |
| 5a | 長穴 |
| 5b | 凹凸 |
| 6 | 第2アジャストプレート |
| 6a | 穴 |
| 6b | 凹凸 |
| 7 | ストッパ |
| 8 | スプリング |
| 9 | アジャストナット |
| 10 | レバー |
| 11 | ナット |
| 12 | ベダルブラケット |
| 12a | 長穴 |
| 13 | シア部 |
| 14 | 空間 |

15 フレーム

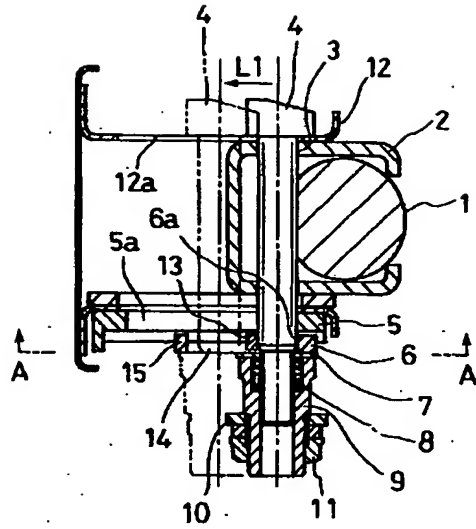
5

6

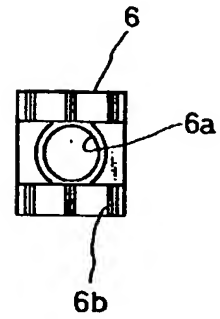
【図1】



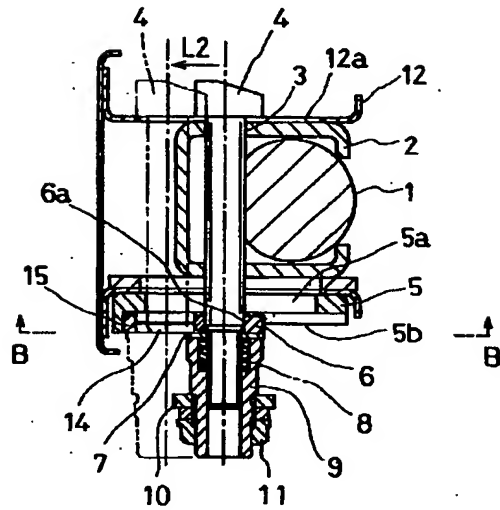
【図2】



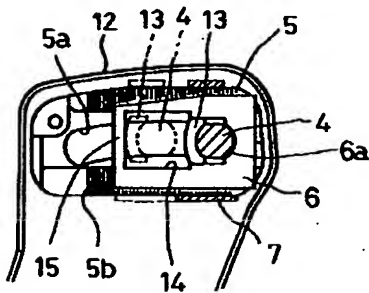
【図9】



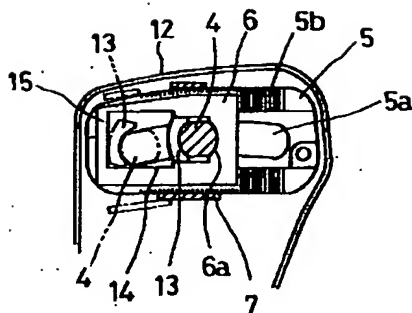
【図4】



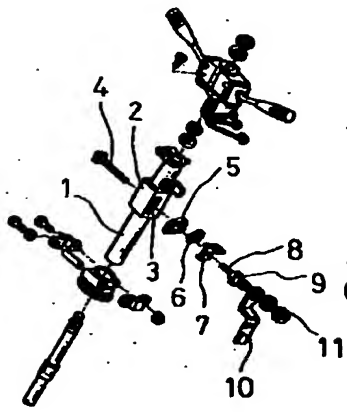
【図3】



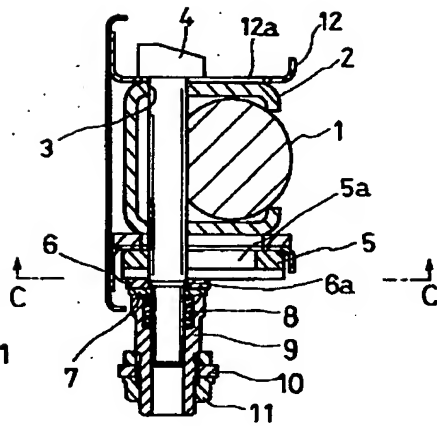
【図5】



【図6】



【図7】



【図8】

